

Groves GMK 5150/5150 L



Andreas Cremer

Exklusiv in Kran & Bühne: Wieder hat Maniowoc im Doppelpack eine Neuentwicklung vorange- trieben. Herausgekommen sind der GMK 5150 und der GMK 5150 L mit jeweils 150 Tonnen maximaler Tragkraft, die ihre Premiere in Mün- chen feiern. Die Auslieferungen starten im 4. Quartal dieses Jahres. Alexander Ochs hat mit Andreas Cremer gesprochen, dem Produktdirektor für All-Terrain-Krane und Truck-Mounted-Krane bei Maniowoc.

Herr Cremer, schon wieder ein 5-Achser im All-Terrain-Bereich – kaufen die Leute nur noch 5-Achser?

Andreas Cremer (lacht): Es handelt sich im Grunde genommen um einen Kran in zwei Varianten. Der GMK 5150 bietet eine Hauptauslegerlänge von 50,8 Metern, während er GMK 5150L auf 60 Meter Hauptmast kommt. Der GMK 5150 ersetzt den GMK 5110-1, und der GMK 5150 L kommt für den GMK 5130-2. Den 130-Tonner GMK 5130-1 haben wir im November 2004 vorgestellt, danach hat er noch ein Facelift bekommen als GMK 5130-2 (2008), und der 110-Tonner GMK 5110-1 stammt ebenfalls aus dem Jahr 2008. Da ist dann irgendwann mal das Ende des Lebenszyklus erreicht. So tauschen wir nach und nach die Produkte aus, sodass wir am Ende des Tages fünf 5-Achser im All-Terrain-Segment anbieten können. Unser All-Terrain-Programm umfasst dann insgesamt zwölf Krane.

Was unterscheidet den Kran von den anderen GMK auf 5 Achsen?

Sprechen wir erstmal über die Gemeinsamkeiten. Wir sind in der Entwick- lung viel modularer geworden und bedienen quasi aus einem Baukasten. Im Grunde genommen haben wir beim GMK 5150 nur ein Teleteil weniger als beim GMK 5150L verwendet. Gemeinsam mit den anderen erst kürzlich vorgestellten 5-Achsern (GMK 5250L, GMK 5200-1 und GMK 5180-1) und dem GMK 4100L-1 haben beide Krane das neue Kransteuerungssystem CSS an Bord und verfügen über ein 1-Motor-Konzept. Der Antrieb für die Oberwagenfunktionen ist technisch quasi identisch mit einer Antriebs- welle, einem Winkelgetriebe und im Drehtisch zentral sitzenden Pumpen. Wir haben die Oberwagenkabine von den anderen Kranen übernommen, die somit unsere neue Heizung und elektrische Klimaanlage bietet. Für den Unterwagen greifen wir auf die Kabine des GMK 4100L-1 zurück. Wir haben die Krane zudem schmaler gemacht. Verglichen mit dem GMK 5130- 2, der mit 16"-Reifen auf drei Meter Breite kommt, hat der 5150 um 25 Zentimeter abgespeckt auf 2,75 Meter Breite. Die Auslegerlänge ist mit 60 Metern genau gleich wie beim GMK 5130-2, aber dafür hat der neue Kran deutlich gesteigerte Traglasten. Gegenüber den Vorgängermodellen sind das alles in allem doch gravierende Änderungen – plus das 1-Motor- Konzept. Durch die Notwendigkeit den neuen Abgasrichtlinien (Euromot 4/Tier 4 final) zu entsprechen und unserer strategischen Entscheidung, auf einen Motor zu setzen, sind die Änderungen derart gravierend, dass am Ende ein neuer Kran herauskommt, der aber dann auch mehr leistet.

Apropos Ähnlichkeit und Modularisierung: Der Ausleger lässt sich erweitern mit zwei 8-Meter-Stücken und einer 18 Meter langen Doppelklappspitze, ähnlich wie beim zuletzt vorgestellten GMK 5250 L. Das stimmt. Die Erweiterungsmöglichkeiten sind vom Prinzip her gleich: eine 18-Meter-Doppelklappspitze (auch mit integrierter Schwerlastspitze zu haben) sowie zwei 8-Meter-Verlängerungen. Eine 8-Meter-Ausleger- verlängerung und eine 8-Meter-Spitzenverlängerung. Außerdem haben wir die Abwinkelung von 40 auf 50 Grad erhöht.

Sie entwickeln anscheinend gerne „im Doppelpack“. Bei den beiden 5-Achsern GMK 5180-1 und GMK 5200-1 wurde auch so verfahren. Warum?

Es sind Krane für unterschiedliche Märkte und Anwendungen, daher zwei Stück. Der lange GMK 5150 L mit 60-Meter-Mast ist perfekt geeignet für die Montage von Turmdrehkränen und in Städten bei Einsätzen, bei denen es auf die Höhe ankommt. Er schafft statt zehn nun 11,8 Tonnen. Die kurze Variante richtet sich an Anwendungen, bei denen die Auslegerlänge eher zweitrangig ist. Letztendlich legt nicht jeder Wert auf die Länge, und es gibt viele Kunden, die dafür etwas mehr Traglast bevorzugen. Um ein Beispiel zu nennen: Wir haben den Vorgänger sehr gut an Kunden in Nord- amerika verkauft, die in der Ölfördertechnik spezialisiert sind. Außerdem war es relativ wenig Aufwand, diese beiden Krane parallel zu entwickeln. Es handelt sich mehr um eine Option als um ein weiteres Modell.



Und was hebt den neuen Mobilkran ab von den 5-Achsern der Konkurrenz? Liebherr bringt den 250-Tonner LTM 1250-5.2 und Terex mit dem 5500 den dritten Explorer in diesem Segment.

Unser neuer 5-Achser hat durch die Bank um 20 Prozent bessere Traglas- ten als der Vorgänger. Im unteren Traglastbereich dieses Segments hat Liebherr ja noch nichts Neues vorgestellt. Außer dem 160-Tonner LTM 1160-5.2 vor zwei Jahren, aber der wird ja nun auch als Kran mit 180 Tonnen Tragkraft vermarktet. Aber den 130-Tonner LTM1130-5.1 mit 60-Meter-Ausleger hat Liebherr 2006 eingeführt und seitdem unverän-

dert im Programm. Auch Tadano hat noch den ‚alten‘ ATF 130G-5 aus dem Jahr 2009 im Angebot. Und im Vergleich zum Explorer 5500 von Terex liegt unser neuer Kran mit vollem Gegengewicht und gleicher Auslegerlänge um 25 Prozent vorne. Und ob als 5150 oder 5150L – in der Taxi-Konfiguration mit zwölf Tonnen Achslast können Sie mehr Gegengewicht mitführen als bei anderen Herstellern, was wiederum dazu führt, dass beide Krane auch mit Abstand die besten Taxikrane in diesem Segment sind! Beide haben deutliche Vorsprünge gegenüber den Konkurrenzprodukten. Selbst verglichen mit dem ‚alten‘ Liebherr 160-Tonner schneidet unser Kran auch mit maximalem Gegengewicht besser ab. Der GMK 5150 ist der neue Benchmark sowohl mit maximalem Gegengewicht als auch in der Taxi-Variante.

Sie haben es eben schon angedeutet: Auf welche Zielgruppe und welche Einsatzfälle zielt der Kran?

Mit dem Kran sind wir intensiv im Vermietbereich drin. Es handelt sich um eine ‚normale‘ Vermietmaschine, die überall ihre Anwendung findet. Den langen Ausleger werden Sie eher in den Städten sehen, weil da die Höhe entscheidend ist, und die kurze Ausführung eher auf dem Land. Sie können mit dem Kran eine höhere Auslastung erzielen, weil er ohne zusätzlichen Transport durch seine herausragenden Taxi-Traglasten problemlos als 80-, 90- oder 100-Tonner vermietet werden kann und so zwei bis drei Einsätze am Tag erledigt.

chen deutlich weniger Diesel sowohl im Oberwagenbetrieb als auch auf der Straße. Kurzum: Der Kran ist stärker und zugleich kompakter geworden und bietet auf der wirtschaftlichen Seite höhere Erträge.

Beide Krane kommen jeweils mit einem Motor aus, der im Unterwagen sitzt und auch den Oberwagen antreibt. Warum dieser Trend?

Seitdem wir haben uns vor einigen Jahren für das 1-Motor-Konzept entschieden haben, setzen wir dies auch konsequent um. Das lohnt sich bei den Verbräuchen. Nach anfänglicher Skepsis bei den Kunden bekommen wir jetzt relativ gutes Feedback. Ein Motor reicht unserer Meinung nach für beide Getriebe. Und dank der Gewichteinsparung ist der 5150L zum Beispiel leichter als der ATF130G-5 oder der LTM1130-5.1. Und perspektivisch hilft uns das 1-Motor-Konzept auch, wenn wir an die Umstellung auf Euromot5 im Jahr 2020/2021 denken, weil wir nur noch einmal umstellen müssen. Das spart uns außerdem etwa 600 bis 800 Kilogramm Gewicht im Vergleich zur klassischen 2-Motoren-Variante.

Ist die Entwicklung in großen Teilen nur noch motorengetrieben, spricht von den Vorschriften und Gesetzen bestimmt?

Das hat uns die letzten vier Jahre komplett beschäftigt. Die neuen Motoren sind etwa 400 Kilogramm schwerer, da heißt es Gewicht einsparen, den Stahlbau anfassen, den Lebenszyklus anschauen.

Und wie lange hat die Entwicklung des neuen 5-Achсers gedauert?

Drei Jahre.

Also ein bauma-Zyklus...

Stimmt. Nur konstruieren wir nicht im Hinblick auf die bauma.

Und noch etwas ganz Anderes: Wird es noch eine Überraschung geben seitens Grove auf der bauma?

Nicht bei den AT-Kranen. <<

Der GMK5150L



Technische Daten

	GMK 5150L	GMK 5150
Nominallast:	150 t	
Hauptausleger:	60 m	50,8 m
Maximale Spitzenhöhe:	97 m	88 m
Breite mit 16"-Reifen:	2,75 m	
Höhe:	4,00 m	
Länge:	14,58 m (ohne GG)	
Gegengewicht:	44,5 t	
Motor:	Mercedes OM471LA 390 kW (530 PS)	

Für beide Krane gibt es eine 11,2 - 17,8 Meter lange Doppelklappspitze mit einer 8-Meter-Auslegerverlängerung und einer 8-Meter-Spitzenverlängerung für eine Gesamtlänge von 33,8 Metern. Innerhalb der 12 Tonnen Achslast können 7,9 Tonnen Gegengewicht und die 18 Meter Doppelklappspitze mitgeführt werden; alternativ 10,2 Tonnen Gegengewicht ohne Spitze. Zu den Features zählen die unabhängige Einzelradaufhängung mit Allrad-Lenkung (Megatrak), das Twin-Lock-Verriegelungssystem sowie das neue Mercedes-Fahrerhaus. Der sechsteilige Megaform-Ausleger ist Laser-Hybrid-geschweißt.

In der Ankündigung heißt es, der Kran „wird hohe Wellen schlagen“ – welche? Inwiefern setzen die beiden Krane neue Standards?

Nehmen Sie alles zusammen: die herausragenden Traglasten sowohl in maximaler Ballastierung als auch innerhalb der 12 Tonnen Achslast, das 1-Motor-Konzept und die Spriteinsparungen sowohl im Fahrtrieb als auch im Oberwagenbetrieb. Unsere Tests laufen noch, aber sie verbrau-